

学校法人ヒラタ学園所属ユーロコプター式EC135P2+型（回転翼航空機）
JA824Hの航空重大インシデント調査について
（経過報告）

令和7年7月31日
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和6年8月8日、神戸空港において、学校法人ヒラタ学園所属ユーロコプター式EC135P2+型JA824Hが、指示とは異なる場所へ着陸した航空重大インシデントについて、令和6年8月から原因を究明するための調査を進めてきたところであるが、これまでの調査で得られた情報を基に、作成した報告書案について関係国への意見照会を行う必要がある。このため、本件調査については、本航空重大インシデントが発生した日から1年以内に調査を終えることが困難であると見込まれる状況にあることから、運輸安全委員会設置法第25条第4項の規定に基づき、以下のとおり本調査の経過を報告する。

なお、本経過報告の内容については、今後、新たな情報の入手等により、修正されることがあり得る。

また、本調査は、本航空重大インシデントに関し、運輸安全委員会設置法及び国際民間航空条約第13附属書に従い、航空重大インシデントの原因を究明し、航空事故等の防止に寄与することを目的として行うものであり、本事案の責任を問うために行うものではない。

1. 航空重大インシデントの概要

学校法人ヒラタ学園所属ユーロコプター式EC135P2+型JA824Hは、令和6年8月8日（木）、神戸空港に着陸する際、航空管制官（以下「管制官」という。）から誘導路上に設けられたヘリコプター用離着陸地点（ヘリパッド）への着陸を指示されていたが、滑走路に着陸した。

2. 調査の概要

本件は、航空法施行規則（昭27運輸省令56）第166条の4第2号に規定された「指示された滑走路とは異なる滑走路への着陸」に準ずる事態（同条第18号）に該当し、航空重大インシデントとして取り扱われることとなったものである。

運輸安全委員会は、令和6年8月8日、本航空重大インシデントの調査を担当する主管調査官ほか1名の航空事故調査官を指名した。現時点までに関係者からの口述聴取、航空機の調査、管制交信記録及



図1 同機

びレーダー航跡記録の分析等を実施した。

3. 判明している主な事実情報

(1) 飛行の経過

同機は、耐空検査受検前の無線機器の点検のため、機長が右操縦席、整備士が左席に着座し、神戸空港のWヘリパッドから13時28分に離陸した。同機は、同空港の北西約15km（約8.3nm）の地点で無線機器の送受信試験を実施した。

13時38分頃、機長は、同空港の管制官に着陸のための指示を求めると、管制官から滑走路27の右ダウンウインドレグで通報するよう指示された。同機が右ダウンウインドレグに入ろうとしていた13時41分頃、管制官は同機にCヘリパッドへの進入を続けるよう指示するとともに、ファイナルレグを飛行中である別のヘリコプター（以下「先行機」という。）の位置情報を与えた。機長は指示を復唱し、併せて先行機を視認したことを管制官に伝えた。管制官は、着陸した先行機がCヘリパッドを離脱したことを確認して、同機にCヘリパッドへの着陸を許可した。機長は着陸許可を復唱し、ベースレグへ旋回した。同機は、Cヘリパッドが設置された平行誘導路にアラインすることなく、滑走路27に向かってファイナルターンを行った。

13時45分頃、同機は滑走路27の中央標識より少し手前の地点に着陸した。

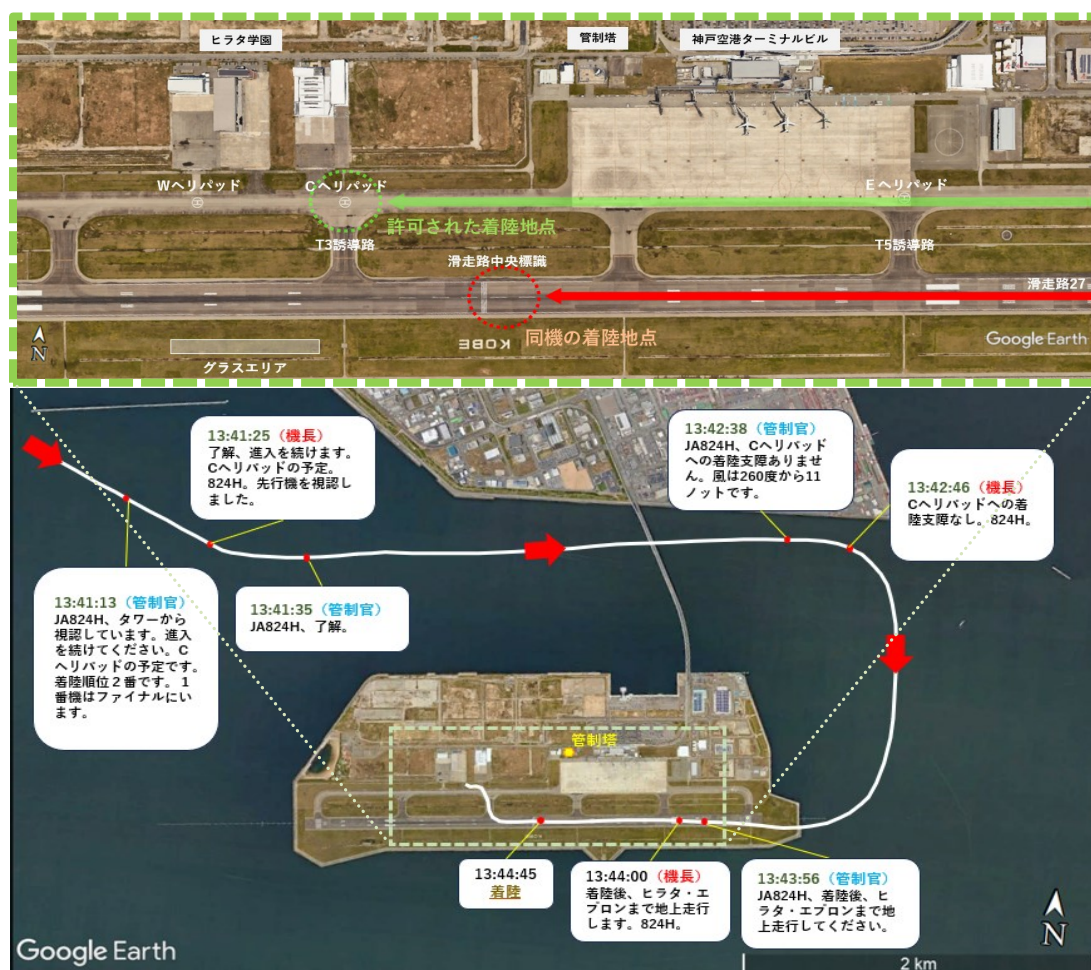


図2 同機の飛行航跡及び着陸地点、並びに管制官との交信状況

(実際の交信は英語で行われていた)

(2) 負傷者

なし

(3) 航空機の損壊

なし

(4) 気象

本航空重大インシデント発生当時、神戸空港の天気は晴れ、南西の風10kt、視程良好であった。

4. 今後の調査

本航空重大インシデントの原因の究明及び事故等の再発防止策の検討のため、これまでの調査で得られた情報を基に作成した報告書案について、関係国への意見照会を行う。